

(12) NACH DEM VERFÜGUNG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENFASSUNG AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
15. Juli 2004 (15.07.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
**WO 2004/058553 A1**

(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B61D 17/04,  
B62D 31/02

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/004120

(22) Internationales Anmeldedatum:  
12. Dezember 2003 (12.12.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:  
102 60 768.0 23. Dezember 2002 (23.12.2002) DE

(71) Anmelder (*für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US*): SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT [DE/DE];  
Wittelsbacherplatz 2, 80333 München (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (*nur für US*): ALtenburg, Klaus

[DE/DE]; St.-Jobser-Strasse 8, 52146 Würselen (DE). ARETZ, Walter [DE/DE]; Teupesstrasse 22, 41065 Mönchengladbach (DE). HUEPPERLING, Andreas [DE/DE]; Briandstrasse 5, 47906 Kempen (DE). MEYER, Gerd [DE/DE]; Reuterstrasse 54, 51375 Leverkusen (DE). NOLTING, Gerhard [DE/DE]; Sudholzstrasse 51, 44869 Bochum (DE). WANCZURA, Stefan [DE/DE]; Langobardenstrasse 21, 45665 Recklinghausen (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT; Postfach 22 16 34, 80506 München (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (*national*): CA, NO, US.

(84) Bestimmungsstaaten (*regional*): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

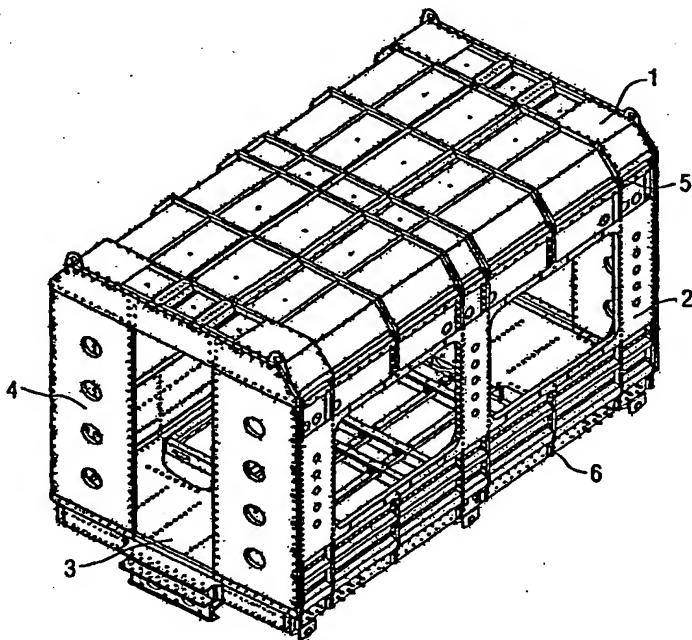
*[Fortsetzung auf der nächsten Seite]*

(54) Title: MODULAR CONSTRUCTION COACH BODY FOR LARGE VEHICLES, IN PARTICULAR RAIL VEHICLES FOR PASSENGER TRANSPORT AND METHOD FOR PRODUCTION OF SUCH A COACH BODY

(54) Bezeichnung: MODULÄR AUFGEBAUTER WAGENKASTEN FÜR GROSSRÄUMIGE FAHRZEUGE, INSbesondere SCHIENENFAHRZEUGE ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG, UND VERFAHREN ZUR HERSTELLUNG EINES SOLCHEN WAGENKASTENS

(57) Abstract: The modules for the coach body are divided into module sections (1, 2, 3) and individual pre-assembled sub-assemblies (8, 9), whereby the modules are produced by joining the individual pre-assembled sub-assemblies (8, 9) to give module sections (1, 2, 3) and subsequent joining of the module sections. The joining of the individual pre-assembled sub-assemblies to give module sections or modules, the joining of the module sections to give modules and the joining of modules to give the complete coach body is carried out by means of cold joining with rapid connector elements and specially-produced connector components.

(57) Zusammenfassung: Die Module des Wagenkastens sind unterteilt in Modulsektionen (1, 2, 3) und einzeln vorgefertigte Baugruppen (8, 9), wobei die Module durch Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen (8, 9) zu Modulsektionen (1, 2, 3) und anschließendes Zusammenfügen der Modulsektionen gebildet sind. Das Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen zu Modulsektionen oder Modulen und das Zusammenfügen der Modulsektionen zu Modulen sowie das Zusammenfügen der Module zum kompletten



WO 2004/058553 A1

Wagenkasten erfolgt durch Kaltfügen mit Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen.



**Veröffentlicht:**

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("*Guidance Notes on Codes and Abbreviations*") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

## Beschreibung

Modular aufgebauter Wagenkasten für großräumige Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur Personenbeförderung, und

## 5 Verfahren zur Herstellung eines solchen Wagenkastens

Die Erfindung betrifft einen modular aufgebauten Wagenkasten für großräumige Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur Personenbeförderung, und ein Verfahren zur Herstellung eines

## 10 solchen Wagenkastens.

Zwischen den Herstellern von Schienenfahrzeugen und ihren Kunden werden immer häufiger sogenannte Local-Content-Verträge abgeschlossen. In solchen Verträgen verpflichten sich die Hersteller, bei der Fertigung ihrer Fahrzeuge einen definierten Teil der Wertschöpfung im jeweiligen Land der Kunden zu erwirtschaften. Dies bedeutet, dass die Montage der Fahrzeuge zumindest teilweise im Land der Kunden erfolgt. Dieser Trend wird sich in Zukunft verstärken, wobei auch die Rohbaufertigung von Wagenkästen künftig in zunehmendem Maß durch Local-Content-Verträge in Kundenländer verlagert wird. Problematisch ist hierbei die Tatsache, dass im Land der Kunden auf komplett ausgestattete Fertigungsstandorte zurückgegriffen werden muss. Weiterhin ist der Einsatz von qualifiziertem Personal vor Ort notwendige Bedingung einer Montage von Wagenkästen bei einem ausländischen Kunden. Ein Ziel der vorliegenden Erfindung liegt darin, Local-Content-Verträge insbesondere im Schienenfahrzeugbau unter geringsten Anforderungen an Ausstattung und Personal des Fertigungsstandortes erfüllen zu können.

In der Schienenfahrzeugindustrie setzt sich in zunehmendem Maß das modulare Fertigungsprinzip durch. Dabei wird ein

2

Fahrzeug in definierte Einzelbaugruppen (Module) unterteilt. Zu jedem Modul halten die Hersteller verschiedene Varianten bereit. Hierdurch kann auf unterschiedliche Kundenwünsche flexibel reagiert werden. Dieses modulare Prinzip findet 5 seine Grenze dort, wo Kundenwünsche durch bereitstehende Varianten nicht zufriedengestellt werden können. Durch die vorliegende Erfindung soll das Prinzip konstruktiv festgelegter Varianten einzelner Module abgeschafft werden. Stattdessen soll den Variablen eines Moduls eine Bandbreite 10 zugewiesen werden, innerhalb welcher sie frei veränderbar sind, so dass die Produkte ein Höchstmaß an Individualisierung erreichen.

Das Zusammenspiel von Local-Content und Modularisierung 15 beinhaltet als ein weiteres Problem den Transport von Modulen, welche im Land der Kunden endmontiert werden. Oft können die Module aufgrund zu großer Abmessungen nicht in Container verpackt werden. Die vorliegende Erfindung will das Konzept der Modularisierung mit dem Anspruch der 20 Containerfähigkeit der Komponenten verbinden.

Wie bereits erwähnt, greifen die Hersteller von Schienenfahrzeugen zur Erfüllung von Local-Content-Verträgen meist auf die im Land des Kunden vorhandenen 25 Fertigungseinrichtungen zurück. In diesem Fall entsteht oft die Notwendigkeit, die technische Ausstattung und die Qualifikation der Mitarbeiter am betroffenen Standort zu ertüchtigen. Dies führt zu einer Kostensteigerung und bedingt einen in der Regel unerwünschten Export von Know-how. Am 30 Beispiel von Schienenfahrzeugen mit Wagenkästen in integraler Aluminiumbauweise wird dies näher erläutert: Die partielle Fertigung entsprechender Rohbauten im Ausland bedingt den Export von Fachkompetenz in Sachgebieten wie

3

Schweißtechnologie und Vorrichtungsbau. Nach Fertigstellung des Rohbaus muss für anschließende Arbeitsschritte, z. B. für das Kleben beim Innenausbau und im Bereich der Fenster, häufig ebenfalls Personal ausgebildet werden.

5

Stand der Technik bei der modularen Fertigung von Schienenfahrzeugen ist die Unterteilung des Wagenkastens in große Module wie Dach, Seitenwände, Stirnwände und Untergestell. Insbesondere komplettete Seitenwände, Dächer und Untergestelle sind jedoch aufgrund ihrer Abmessungen nicht containerfähig. Ein Herunterbrechen der Module auf kleinere und somit containerfähige Baugruppen ist derzeit nicht möglich. Somit können die gegenwärtigen modularen Fertigungskonzepte die Forderungen des Local-Content nicht erfüllen. Stattdessen werden Wagenkästen von Schienenfahrzeugen heute entweder beim Hersteller oder beim Kunden komplett gefertigt.

Weil beim gegenwärtigen Stand modular aufgebauter Schienenfahrzeuge individuelle Kundenwünsche nicht zufriedengestellt werden können, müssen bestehenden Modulfamilien neue Varianten hinzugefügt werden. Dies bedingt in der Regel komplett Neuentwicklungen einzelner Module. Hieraus resultiert eine Kostensteigerung einerseits durch zusätzliches Engineering sowie andererseits durch eine Zunahme des logistischen Aufwandes infolge zusätzlicher Einzelteile.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Wagenkasten auf möglichst einfache, kostengünstige Weise so auszubilden, dass die zuvor beschriebenen Ziele und Anforderungen erfüllt werden. Der zu schaffende Wagenkasten soll also insbesondere ohne komplett Neuentwicklungen an individuelle Kundenwünsche

angepasst werden können und auch bei relativ geringer technischer Ausstattung und Qualifikation des Personals am Fertigungsstandort herstellbar sein, wobei eine Transportierbarkeit in üblichen Containern zu beachten ist.

5

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß gelöst durch einen Wagenkasten mit den in Anspruch 1 angegebenen Merkmalen bzw. durch ein Verfahren gemäß Anspruch 12.

10 Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den jeweiligen Unteransprüchen angegeben.

Bei der vorliegenden Erfindung handelt es sich um einen in Schnellmontagetechnik modular aufgebauten Wagenkasten in differentialer, geometrisch variabler Bauweise für insbesondere zur schienengebundenen Personenbeförderung bestimmte Fahrzeuge.

Zur Montage des Wagenkastens werden einzeln vorgefertigte Baugruppen verwendet. Der Begriff Schnellmontagetechnik bezeichnet hier das Kaltfügen sowohl dieser Baugruppen zu Modulsektionen als auch das Kaltfügen der Modulsektionen zu vollständigen Modulen und letztlich zur Gesamtstruktur des Wagenkastens mittels Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen. Als Schnellverbindungselemente werden insbesondere Steckelemente wie Niete, Schließringbolzen und Blindnietmuttern eingesetzt. Thermische Fügeverfahren werden bei der Schnellmontagetechnik eliminiert. Typspezifische Vorrichtungen sind weder für das Fügen noch für die Formgebung erforderlich.

Der Begriff der Modulsektion bezeichnet bei der hier beschriebenen Bauweise z. B. einzelne Fensterfelder, aus

denen anschließend ein kompletter Seitenwandmodul zusammengefügt wird. Somit ist das modulare Prinzip bei der vorliegenden Erfindung unterteilt in drei getrennte Ebenen: einzeln vorgefertigte Baugruppen, Modulsektionen und Module.

- 5 Durch Zusammenfügen von einzeln vorgefertigten Baugruppen entstehen Modulsektionen und durch Zusammenfügen von Modulsektionen entstehen Module. Kleinere Module wie Stirnwände müssen nicht notwendigerweise in Modulsektionen unterteilt sein, sondern können direkt aus einzeln
- 10 vorgefertigten Baugruppen zusammengefügt werden.

Der gesamte Prozess der Schnellmontage des Wagenkastens kann bei einem ausländischen Kunden vor Ort durchgeführt werden, ohne dass dort ein komplett ausgestatteter Fertigungsstandort für Schienenfahrzeuge benötigt wird. Auch der Schulungsbedarf der Monteure an einem solchen Standort wird stark reduziert, insbesondere durch Eliminierung schweißtechnischer Ausbildungen und Abschaffung des typspezifischen Vorrichtungsbaus. Aufgrund der Einfachheit der beim Kunden durchgeführten Montageschritte wird der Export von Know-How minimiert.

Die einzeln vorgefertigten Baugruppen, die in Schnellmontagetechnik zusammengefügten Modulsektionen und die direkt aus vorgefertigten Baugruppen zusammengefügten kleinen Module sind maximal so bemessen, dass eine Verpackung in Containern möglich ist. Somit kann die technisch anspruchsvolle Fertigung der Baugruppen und wahlweise auch die Herstellung von Modulsektionen wie Fensterfelder oder die Herstellung kleiner Module wie Stirnwände beim Hersteller erfolgen. Die anschließenden Montageschritte des Wagenkastens können beim Kunden vor Ort durchgeführt werden. Durch die Containerfähigkeit der einzeln vorgefertigten Baugruppen

6

sowie der Modulsektionen und der direkt aus vorgefertigten Baugruppen hergestellten kleinen Module verbindet die vorliegende Erfindung das Konzept der Modularisierung mit dem Anspruch des Local-Content unter Einbehaltung des

5 wesentlichen Know-Hows beim Hersteller.

Alle verwendeten Schnellverbindungselemente und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen bilden lösbare Verbindungen. Im Schadensfall kann somit bei der Demontage

10 von Baugruppen auf Trennschneideverfahren und auf thermische Trennverfahren verzichtet werden. Bei der Montage von vorgefertigten Ersatzbaugruppen stehen die zum Kaltfügen benötigten Schnittstellen in vollem Umfang zur Verfügung, so dass auf thermische Fügeverfahren ebenfalls verzichtet werden

15 kann.

Grundlage der beschriebenen Schnellmontagetechnik ist die hinreichend genaue Herstellung der vorgefertigten Baugruppen. Dies wird erreicht durch Konstruktion der Baugruppen mittels

20 dreidimensionaler parametrischer Computer-Aided-Design-Technologie (CAD) und Übertragung der so erzeugten CAD-Modelldaten auf rechnergestützte Fertigungsprozesse wie Laserschneiden, Laserschweißen oder CNC-Freiformbiegen.

25 Bei der vorliegenden Erfindung wird das Prinzip konstruktiv festgelegter Varianten einzelner Module abgeschafft. Stattdessen wird den Variablen von Modulen und Modulsektionen eine Bandbreite zugewiesen, innerhalb welcher sie frei veränderbar sind. Grundlage dieses neuen Fertigungsprinzips

30 ist die Montage von Modulen und Modulsektionen aus einzeln vorgefertigten Baugruppen. Dabei wird unterschieden zwischen unveränderbaren Baugruppen und veränderbaren Baugruppen. Ein Beispiel für unveränderbare Baugruppen sind die speziell

konstruierten Verbindungsbaugruppen. Eine veränderbare Baugruppe ist z. B. das üblicherweise als Rechtkantrohr ausgebildete vertikal verlaufende mechanisch tragende Profil eines Fensterfeldes mit angebundenen Einzelteilen von

5 speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen. Für dieses Profil werden keine Varianten mit unterschiedlichem – aber jeweils festem – Krümmungsradius entwickelt, sondern es sind mit Hilfe der oben beschriebenen rechnergestützten Fertigungsverfahren innerhalb einer definierten Bandbreite 10 alle denkbaren Radien ohne zusätzliches Engineering und ohne erhöhten logistischen Aufwand realisierbar. Somit können die Module durch die veränderbaren Baugruppen innerhalb einer definierten Bandbreite frei variiert werden. Hierdurch erreichen die Produkte ein Höchstmaß an Individualisierung.

15

Bei der vorliegenden Erfindung kommt eine differentiale Bauart zur Anwendung. Grundlage dieser Bauart ist die prinzipielle Gliederung jeder Modulsektion und jedes direkt aus vorgefertigten Baugruppen zusammengefügten Moduls in ein 20 aus einzeln vorgefertigten Baugruppen mittels Schnellmontagetechnik zusammengefügtes statisch tragendes Leichtbauskelett sowie einer äußeren und inneren Verkleidung, die ebenfalls in Schnellmontagetechnik auf das Skelett montiert werden. Das Leichtbauskelett besteht vorzugsweise

25 aus Metall oder faserverstärktem Kunststoff. Die Schnellverbindungselemente und die speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen des kaltgefügten Leichtbauskeletts bilden ein Rasterfeld von Verbindungspunkten für den Anschluss der inneren und äußeren Verkleidungen. So werden 30 bei der Montage des Skeletts z. B. Blindnietmuttern verwendet, die ihrerseits Gewinde zum Anschluss der Verkleidungen aufweisen. Das Anbringen zusätzlicher Verbindungselemente mittels thermischer Verfahren entfällt.

Wie oben beschrieben, gehören die speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen zu den unveränderbaren Baugruppen. Die Verbindungsbaugruppen sind standardisiert, d. h. es gibt ein festes Sortiment, mit dem jede Funktion und jede mechanische Beanspruchung von Fügestellen innerhalb der Fahrzeugstruktur erfüllt werden kann. Bei den Einzelteilen der Verbindungsbaugruppen handelt es sich vorzugsweise um metallische Gussteile oder spanend bearbeitete Metallteile, die insbesondere mittels verzugsarmer Laserschweißtechnik an einzeln vorgefertigte Skelettbaugruppen angebunden werden. Die Einzelteile und somit auch die angebundenen Baugruppen werden in Schnellmontagetechnik zusammengefügt.

In einer Zwischenstufe der Schnellmontage werden die Module oder Modulsektionen mit den zugehörigen Einbaukomponenten ausgestattet. Dies sind beispielsweise die Fenster sowie Beschallungs-, Beleuchtungs-, Belüftungs-, Klimatisierungs- und Anzeigegeräte. Weiterhin werden die Module oder Modulsektionen mit den erforderlichen elektrischen, pneumatischen, hydraulischen oder optischen Leitungen sowie mit den entsprechenden Verbindungselementen für die Kupplung der Leitungen beim weiteren Montageprozess ausgestattet. Die einzelnen Module oder Modulsektionen werden soweit vormontiert, dass sie vor dem Zusammenfügen vollständig auf Funktion und Qualität vorgeprüft werden können. Durch die freie Zugänglichkeit der Module oder Modulsektionen bei den Prüfungen sowie durch den geringen Demontage- und Montageaufwand bei der Fehlerbeseitigung wird die Durchlaufzeit bei der Fahrzeughherstellung minimiert. Bei der Inbetriebnahme des fertigen Fahrzeugs wird eine weitere Zeittersparnis dadurch erreicht, dass Fehler nur noch im

Bereich der Fügestellen der Module oder Modulsektionen zu suchen sind.

Jeder Modul und jede Modulsektion kann in die für die

5 Fertigung günstigste Position gebracht werden. Hierdurch wird die Zugänglichkeit und die Ergonomie bei der Fertigung optimiert. Weiterhin ist die Montage eines Moduls oder einer Modulsektion unabhängig vom Montagezustand anderer Module und Modulsektionen. Durch die Schnellmontagetechnik, die günstige  
10 Positionierung und die unabhängige Durchführung paralleler Montageschritte an den einzelnen Modulen und Modulsektionen wird die Durchlaufzeit bei der Fahrzeughherstellung weiter verkürzt. Somit liegt im Vergleich zu konventionellen Herstellungsverfahren eine geringere Kapitalbindung vor.

15

Im weiteren wird die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels näher beschrieben, das in der Zeichnung prinzipiartig dargestellt ist. Es zeigen

20 Fig. 1 einen Teil eines Wagenkastens in perspektivischer Ansicht,

Fig. 2 den Wagenkasten nach Fig. 1 in einer Explosionsdarstellung,

Fig. 3 ein Fensterfeld als Modulsektion eines Seitenwandmoduls in perspektivischer, gegenüber Fig. 1 und 2 vergrößerter Ansicht,

25 Fig. 4 Profilbaugruppen und Blechbaugruppen des Fensterfeldes nach Fig. 3 in Explosionsdarstellung.

30 In dem Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung besteht das statisch tragende Leichtbauskelett aus einzeln vorgefertigten Profilbaugruppen 8 und einzeln vorgefertigten Blechbaugruppen 9. Sowohl die Profilbaugruppen 8 als auch die

10

Blechbaugruppen 9 weisen alle zum schnellmontagefähigen Fügen erforderlichen Zuschnitte, Bohrungen und Verformungen sowie angebundene Einzelteile von speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen auf. Die Profile und Bleche werden aus austenitischem Edelstahl gefertigt. Die Zuschnitte und Bohrungen werden mit einer CNC-gesteuerten Laserschneideanlage durchgeführt. Die Profile werden mit CNC-gesteuerten Freiformbiegemaschinen verformt. Die jeweiligen CNC-Daten werden rechnergestützt aus den dreidimensionalen CAD-Modelldaten erzeugt. Die Einzelteile der speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen sind vorzugsweise Feingussteile aus nichtrostendem Duplexstahl oder werden mittels spanender Bearbeitung aus Edelstahlrohlingen hergestellt. Das Anbinden der Einzelteile an die Profile erfolgt durch verzugsarmes Laserschweißen.

Ein Beispiel für eine einzeln vorgefertigte Profilbaugruppe (siehe Fig. 3 und 4) ist ein als Rechtkanthrohr ausgebildetes Profil 8 mit stirnflächenseitig angebundenen Einzelteilen von Verbindungsbaugruppen 11 und 12, das in den als Fensterfeldern 2 bezeichneten Modulsektionen eines Seitenwandmoduls vertikal verläuft. Die Herstellung dieser Baugruppe erfolgt in vier Schritten. Zunächst wird das Profil in einer CNC-gesteuerten Laserschneideanlage abgelängt. In der gleichen Anlage werden nach dem Zuschnitt die Bohrungen eingebracht. Anschließend wird das zugeschnittene und gebohrte Profil in einer CNC-gesteuerten Freiformbiegemaschine entsprechend dem gewünschten Seitenwandradius gebogen. Zuletzt werden durch Laserschweißungen die Einzelteile von Verbindungsbaugruppen 11 und 12 an den beiden Stirnflächen des Profils angebunden.

11

Ein Beispiel für eine einzeln vorgefertigte Blechbaugruppe 9 ist ein Schubblech eines Fensterfeldes 2. Auch hier erfolgt der Zuschnitt und das Bohren auf einer CNC-gesteuerten Laserschneideanlage. Da die CNC-Daten rechnergestützt aus den dreidimensionalen CAD-Modelldaten erzeugt werden, ist bei der Plazierung der Zuschnitte und Bohrungen bereits der anschließende Abkant- und Biegeprozess berücksichtigt.

Aus den einzeln vorgefertigten Profilbaugruppen 8 und den einzeln vorgefertigten Blechbaugruppen 9 werden in Schnellmontagetechnik mit Blindnietmuttern 10, Schließringbolzen 7, Nieten und Stanznieten sowie speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen 5 und 6 die tragenden Leichtbauskelette von Modulsektionen und Modulen hergestellt.

Auch hier soll das Fensterfeld eines Seitenwandmoduls 2 als Beispiel dienen. Die einzeln vorgefertigten Blechbaugruppen 9 werden mit Blindnietmuttern 10 an die einzeln vorgefertigten Profilbaugruppen 8 angebunden. Dabei werden ausschließlich die in die Bleche und Profile bei der Vorfertigung der Blech- und Profilbaugruppen eingebrachten Bohrungen verwendet. Hierdurch erlangt das Fensterfeld 2 ohne typspezifische Vorrichtung automatisch seine Endgeometrie. Benachbarte Bleche werden entlang gegenseitiger Überlappungen mit Stanznieten verbunden. Auf entsprechende Weise werden die Leichtbauskelette der Modulsektionen des Dachmoduls 1 und die Leichtbauskelette der Stirnwandmodule 4 sowie die Leichtbauskelette der Türmodule und des Kopfmoduls hergestellt. An die Modulsektionen des Untergestellmoduls 3 werden zusätzlich die vorgefertigten Langträger-Profilbaugruppen 13 mittels Schließringbolzenverbindungen 7 angebunden.

12

Erfindungsgemäß werden die Modulsektionen und Module vor dem Zusammenfügen komplett ausgestattet mit der inneren und äußeren Verkleidung sowie den zugehörigen Einbaukomponenten wie Fenster, Beschallungs-, Beleuchtungs-, Belüftungs-, Klimatisierungs- und Anzeigegeräte. Außerdem werden die elektrischen, hydraulischen, pneumatischen und optischen Leitungen sowie die entsprechenden Verbindungselemente für die Kupplung der Leitungen beim weiteren Montageprozess angebracht. Die Montage der inneren und äußeren Verkleidung erfolgt durch Kaltfügetechnik mit Schrauben oder Nieten. Dabei bilden die Schnellverbindungselemente und die speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen der statisch tragenden Leichtbauskelette Rasterfelder von Verbindungspunkten für den Anschluss der Verkleidungen. Auch dies sei am Beispiel eines Fensterfeldes 2 näher erläutert. Die zum Zusammenfügen von einzeln vorgefertigten Blechbaugruppen 9 und Profilbaugruppen 8 des statisch tragenden Leichtbauskeletts verwendeten Blindnietmuttern 10 weisen Gewinde auf, an denen die Verkleidungselemente angebunden werden. Die elektrischen, pneumatischen, hydraulischen und optischen Leitungen werden vorzugsweise zwischen dem Leichtbauskelett und der inneren Verkleidung angebracht. Die Befestigung sowohl der Leitungen als auch der Einbaukomponenten kann am Leichtbauskelett und/oder an der inneren Verkleidung erfolgen.

Die komplett ausgestatteten Modulsektionen werden in Schnellmontagetechnik zum Modul zusammengefügt. Beispielhaft sei dies wieder an Fensterfeldern 2 erläutert, die zum Seitenwandmodul zusammengefügt werden. In die vertikal und bündig mit dem Außenrand eines Fensterfeldes verlaufenden Profile wurden während der Vorfertigung der Profilbaugruppen buchsenförmige Einzelteile von speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen 14 durch Laserschweißungen eingebracht.

13

Zwei nebeneinander liegende Fensterfelder 2 werden durch Verbindung dieser Einzelteile mittels Schnellmontagetechnik zusammengefügt. Zur Schnellmontage wird hier eine speziell konstruierte Schraubverbindung verwendet, welche die 5 entsprechende Verbindungsbaugruppe komplettiert. Die elektrischen, hydraulischen, pneumatischen und optischen Leitungen werden durch Zusammenfügen der zugehörigen Verbindungselemente gekuppelt. Nach Verbindung aller Fensterfelder ist der komplette Seitenwandmodul 10 fertiggestellt. Auf entsprechende Weise werden die Modulsektionen des Dach- und Untergestellmoduls zu den entsprechenden Gesamtmodulen zusammengefügt.

Die komplett ausgestatteten Module werden in 15 Schnellmontagetechnik zur Gesamtstruktur des Wagenkastens zusammengefügt. Dieser Fertigungsschritt sei am Beispiel des Verbindens von Seitenwandmodul und Dachmodul erläutert. An die in vertikaler Richtung des Wagenkastens verlaufenden Profile eines Fensterfeldes wurden während der Vorfertigung 20 der Profilbaugruppen an solchen Stirnflächen, die bündig mit dem Außenrand eines Fensterfeldes liegen, Einzelteile von Verbindungsbaugruppen 11 und 12 durch Laserschweißungen angebunden. An die quer zur Längsachse des Wagenkastens verlaufenden Profile der Modulsektionen des Dachmoduls 15 25 wurden während der Vorfertigung der Profilbaugruppen an solchen Stirnflächen, die bündig mit dem Außenrand des Dachmoduls liegen, die Gegenstücke dieser Einzelteile durch Laserschweißungen angebunden. Die Einzelteile sind an Seitenwandmodul und Dachmodul geometrisch korrespondierend 30 angeordnet und werden mit speziell konstruierten Schraubenverbindungen zusammengefügt. Diese Schraubenverbindungen komplettieren die speziell konstruierte Verbindungsbaugruppe 5 zur Verbindung von Dachmodul und

14

Seitenwandmodul. Analog werden Seitenwandmodul und Untergestell mit speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen 6 zusammengefügt. Nach Kaltfügen aller Module auf entsprechende Weise ist der komplette Wagenkastenteil  
5 fertiggestellt.

**Patentansprüche**

1. Modular aufgebauter Wagenkasten für großräumige Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur

5 Personenbeförderung, dadurch gekennzeichnet, dass die Module des Wagenkastens unterteilt sind in Modulsektionen (1, 2, 3) und einzeln vorgefertigte Baugruppen (8, 9), wobei die Module durch Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen (8, 9) zu Modulsektionen (1, 2 ,3) und anschließendes  
10 Zusammenfügen der Modulsektionen gebildet sind.

2. Wagenkasten nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Module unterteilt sind in einzeln vorgefertigte Baugruppen, wobei die Module durch Zusammenfügen der einzeln  
15 vorgefertigten Baugruppen gebildet sind.

3. Wagenkasten nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die einzeln vorgefertigten Baugruppen (8, 9) und die Modulsektionen (1, 2, 3) lösbar zusammengefügt  
20 sind.

4. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen hergestellten  
25 Module (4) gegliedert sind in ein aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügtes statisch tragendes Leichtbauskelett sowie einer äußeren Verkleidung und einer inneren Verkleidung, die jeweils auf das Skelett montiert werden.

30

5. Wagenkasten nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Leichtbauskelette der Module und Modulsektionen aus

16

metallischen Werkstoffen oder faserverstärktem Kunststoff bestehen.

6. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch  
5 gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen hergestellten Module (4) vor dem Zusammenfügen komplett ausgestattet werden mit der inneren und der äußereren Verkleidung sowie den zugehörigen Einbaukomponenten wie Fenster, Beschallungs-,  
10 Beleuchtungs-, Belüftungs-, Klimatisierungs- und Anzeigegeräte.

7. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch  
15 gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen hergestellten Module (4) vor dem Zusammenfügen mit den erforderlichen elektrischen, pneumatischen, hydraulischen und optischen Leitungen sowie mit den entsprechenden Verbindungselementen für die Kupplung der Leitungen beim weiteren Montageprozess  
20 ausgestattet werden.

8. Wagenkasten nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch  
25 gekennzeichnet, dass die einzeln vorgefertigten Baugruppen in unveränderbare und veränderbare Baugruppen unterteilt sind.

9. Wagenkasten nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet,  
dass die Baugruppen mit dreidimensionaler parametrischer Computer-Aided-Design-Technologie konstruiert werden, die dabei erzeugten Computer-Aided-Design-Modelldaten zur  
30 Herstellung der Baugruppen auf rechnergestützte Fertigungsprozesse, wie Laserschneiden, Laserschweißen und Freiformbiegen, übertragen werden und die Variablen der veränderbaren Baugruppen beim hier beschriebenen

17

Herstellungsprozess innerhalb einer definierten Bandbreite frei wählbar sind.

10. Wagenkästen nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die einzeln vorgefertigten Baugruppen (8, 9) containerfähige Abmessungen aufweisen.
11. Wagenkästen nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Modulsektionen (1, 2, 3) und die direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügten Module (4) containerfähige Abmessungen aufweisen.
12. Verfahren zur Herstellung eines modular aufgebauten Wagenkästen für großräumige Fahrzeuge, insbesondere Schienenfahrzeuge zur Personenbeförderung, dadurch gekennzeichnet, dass das Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen zu Modulsektionen oder Modulen und das Zusammenfügen der Modulsektionen zu Modulen sowie das Zusammenfügen der Module zum kompletten Wagenkasten durch Kaltfügen mit Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen erfolgt.
13. Verfahren nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass das Zusammenfügen der einzeln vorgefertigten Baugruppen zu Modulsektionen oder Modulen und das Zusammenfügen der Modulsektionen zu Modulen sowie das Zusammenfügen der Module zum kompletten Wagenkasten ohne typspezifische Vorrichtungen erfolgt.
14. Verfahren nach Anspruch 12 oder 13, dadurch gekennzeichnet, dass Schnellverbindungselemente wie Niete, Blindnietmuttern, Stanzniete oder Schließringbolzen verwendet werden.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass speziell konstruierte Verbindungsbaugruppen verwendet werden, deren Einzelteile aus metallischen Werkstoffen bestehen, die durch wärmearme thermische Fügetechniken wie Laserschweißen an einzeln vorgefertigte Baugruppen angebunden werden und in Kaltfügetechnik zusammengefügt werden.

10 16. Verfahren nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass mit einem festen Sortiment von speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen jede Funktion und jede mechanische Beanspruchung von Fügestellen innerhalb der Fahrzeugstruktur erfüllt werden kann.

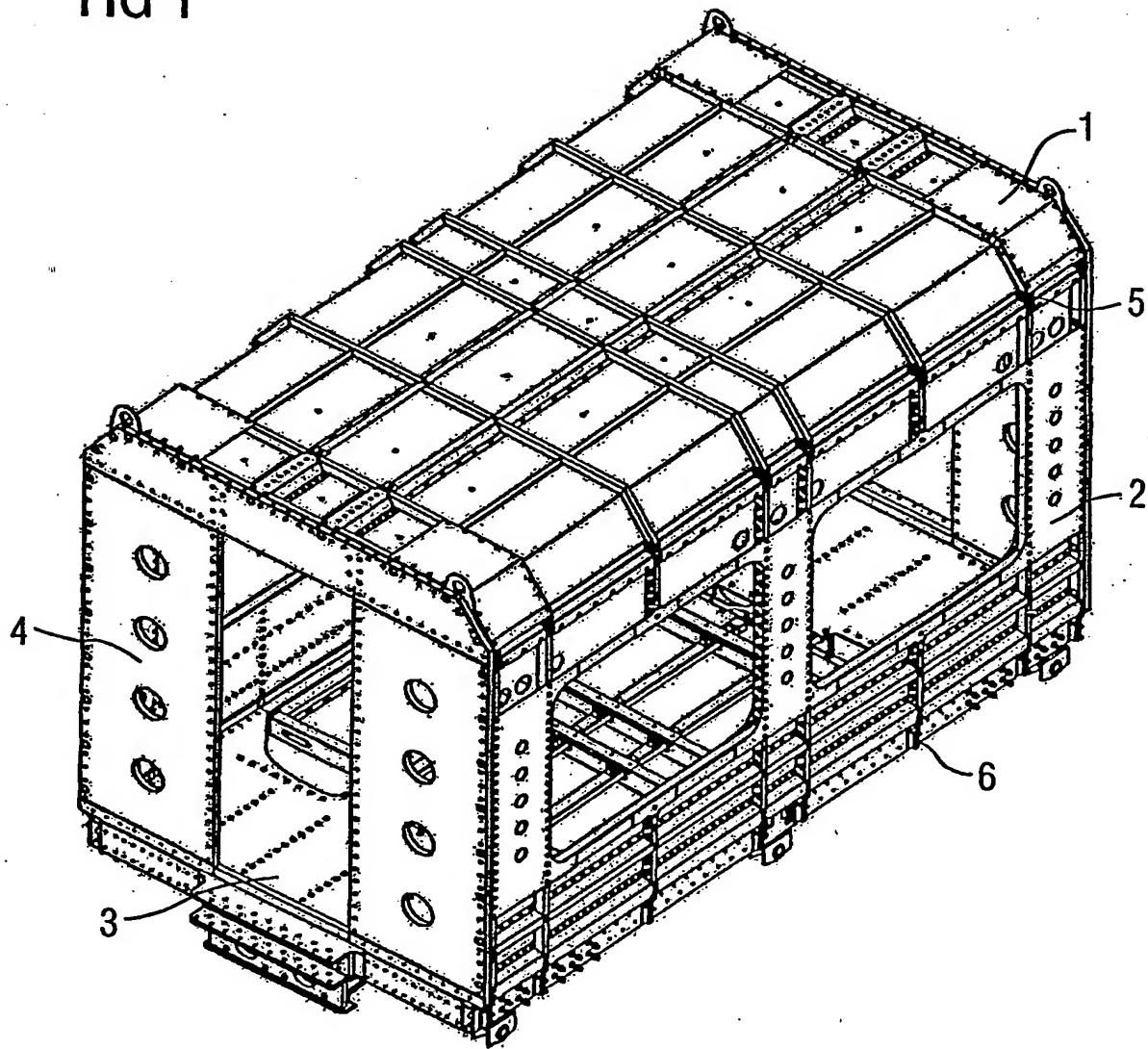
15 17. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die innere und die äußere Verkleidung der Modulsektionen und der direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügten Module an Schnellverbindungselementen und speziell konstruierten Verbindungsbaugruppen des Leichbauskeletts mittels Kaltfügetechnik angebunden wird.

20 18. Verfahren nach einem der Ansprüche 12 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass die komplett ausgestatteten Modulsektionen und die komplett ausgestatteten direkt aus einzeln vorgefertigten Baugruppen zusammengefügten Module vor dem Zusammenfügen einzeln auf Funktion und Qualität geprüft werden.

10 / 540252

1/4

FIG 1



2/4

101540252

FIG 2

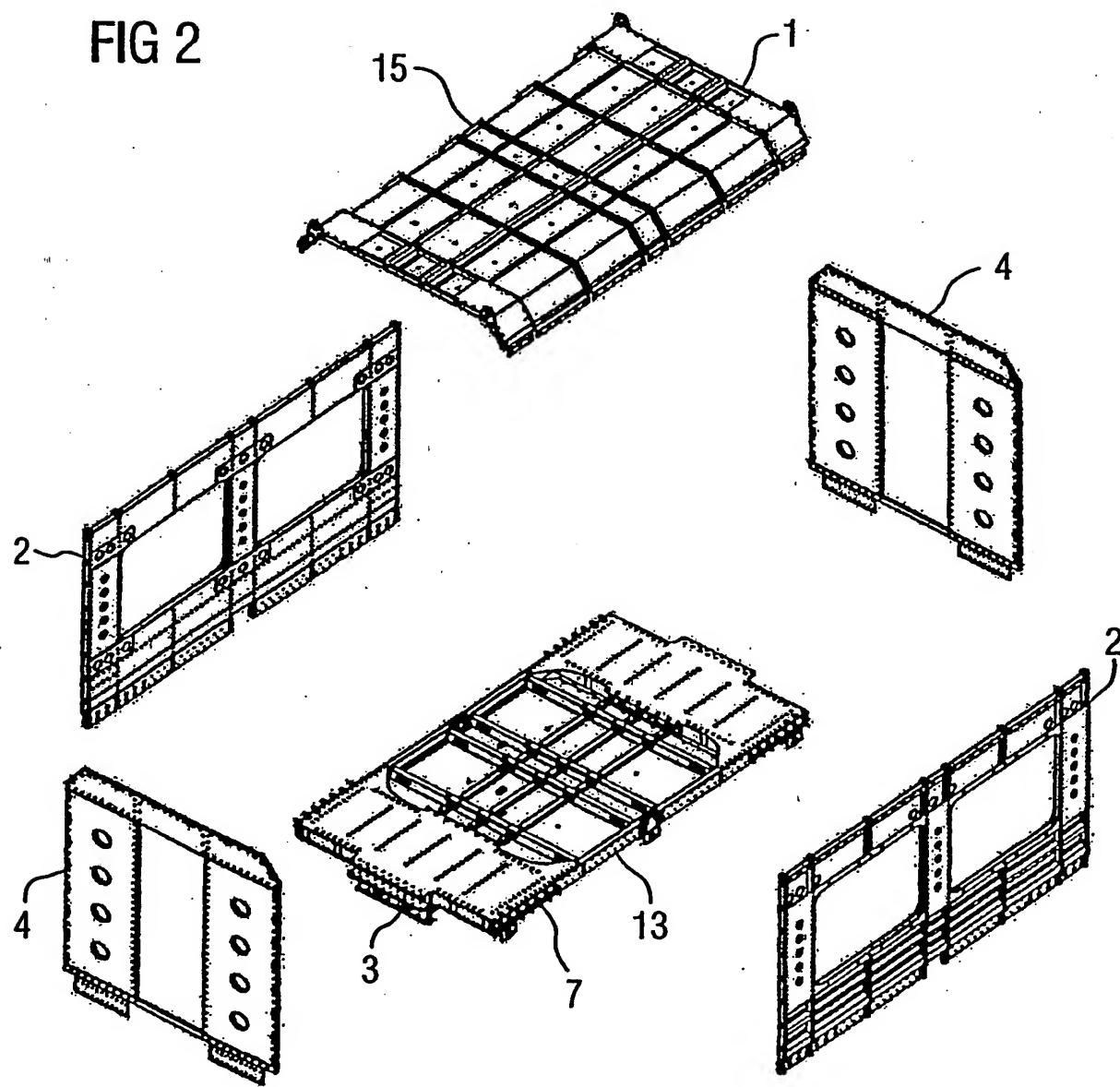
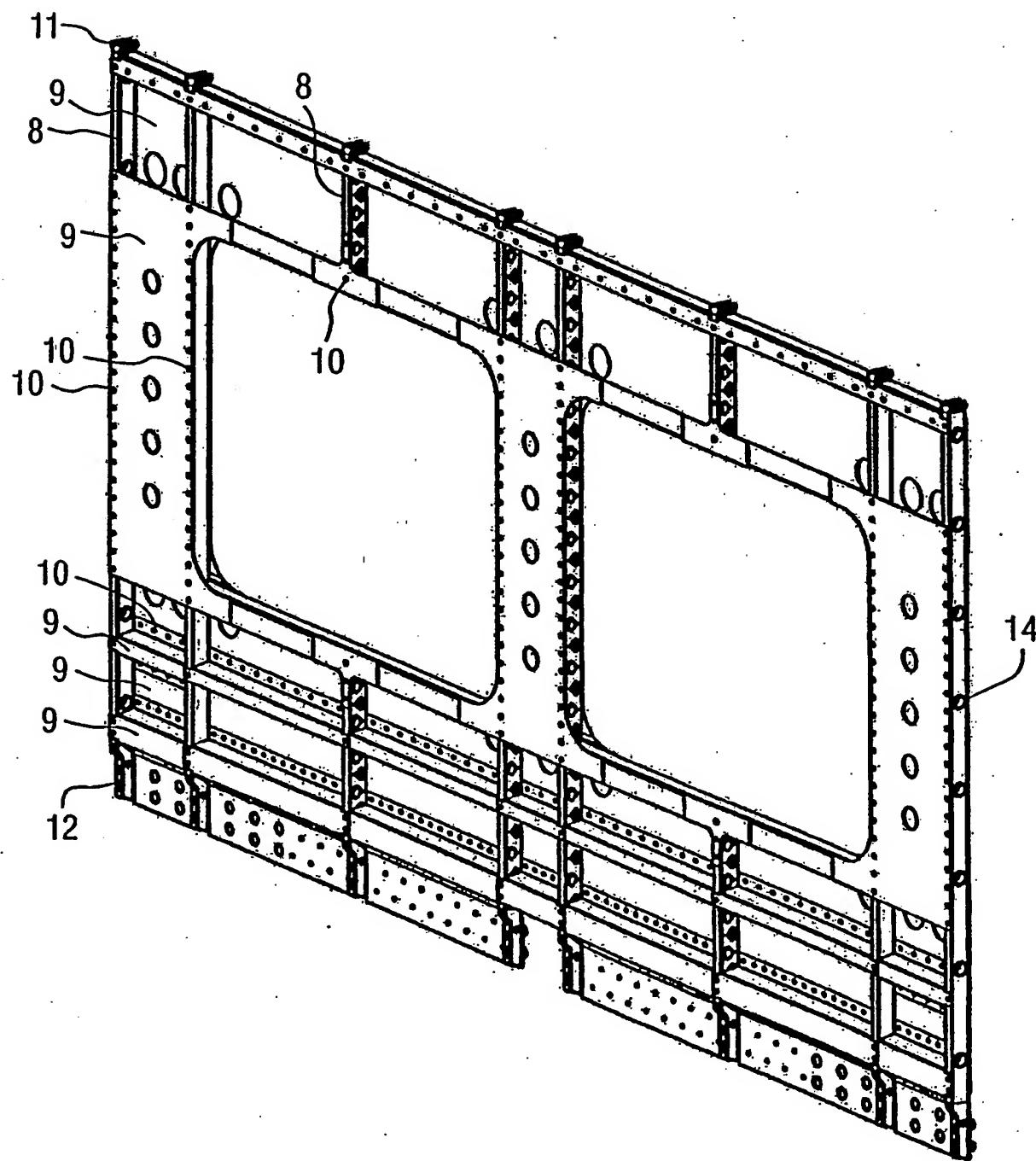


FIG 3



101540252

4/4

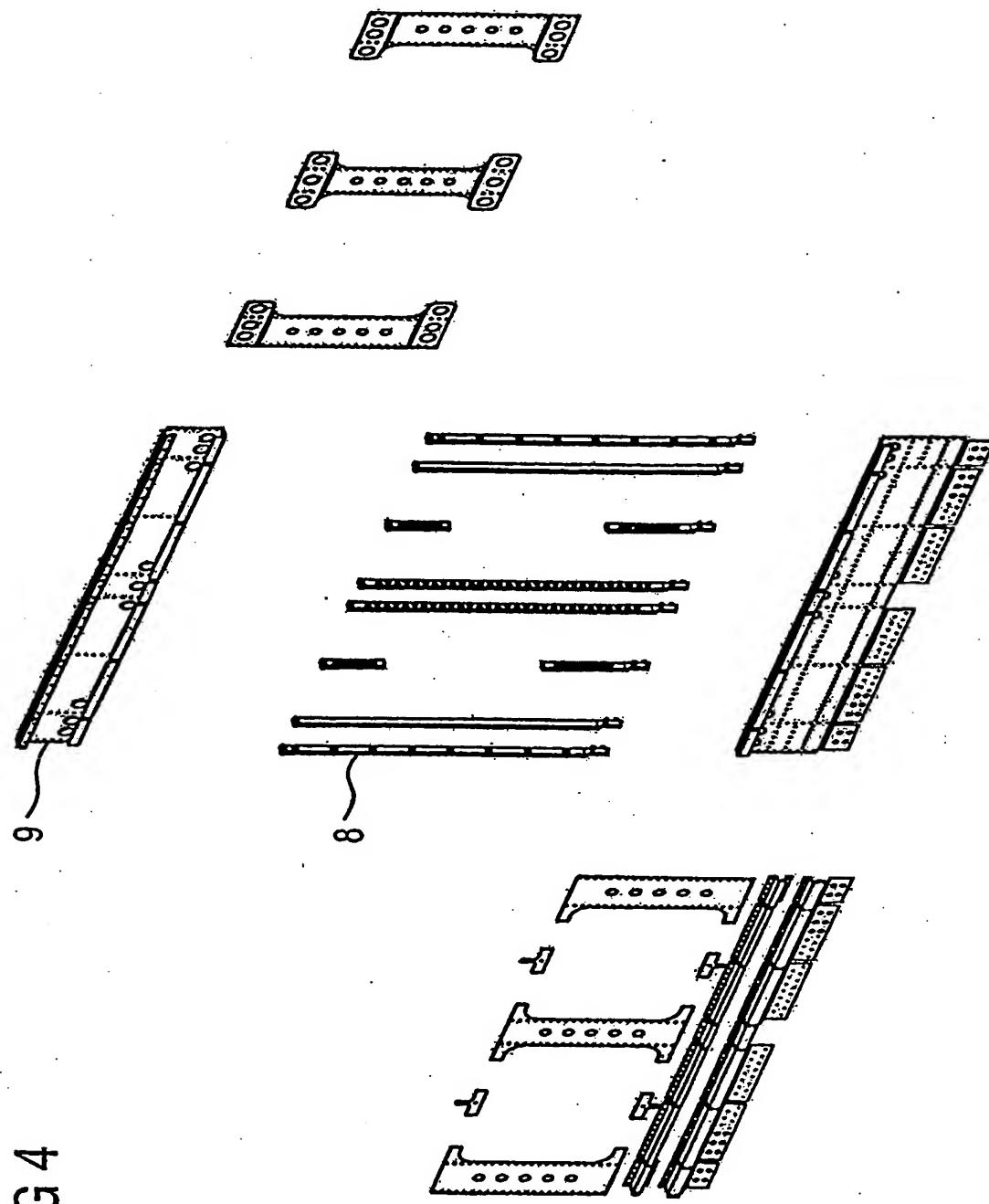


FIG 4

## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/03/04120

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER  
 IPC 7 B61D17/04 B62D31/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B61D B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 195 38 793 A (WAGGONFABRIK TALBOT GMBH & CO) 24 April 1997 (1997-04-24) the whole document	1-18
X	WO 02/058981 A (VON WERNE DIRK ; BOMBARDIER TRANSP GMBH (DE); FORSBERG PER (SE); KARLS) 1 August 2002 (2002-08-01) the whole document	1-18
X	EP 1 199 238 A (DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS) 24 April 2002 (2002-04-24) the whole document	1-18
X	EP 1 138 567 A (SIEMENS DUEWAG GMBH ; INVENT GMBH (DE)) 4 October 2001 (2001-10-04) the whole document	1-18
		-/-

 Further documents are listed in the continuation of box C. Patent family members are listed in annex.

## \* Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the International filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the International filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the International filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the International search

Date of mailing of the International search report

3 May 2004

10/05/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
 NL - 2280 HV Rijswijk  
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
 Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Fuchs, A

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/04120

**A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSSTANDES**  
IPK 7 B61D17/04 B62D 07/02

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

**B. RECHERCHIERTE GEBIETE**

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B61D B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

**C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN**

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 195 38 793 A (WAGGONFABRIK TALBOT GMBH & CO) 24. April 1997 (1997-04-24) das ganze Dokument	1-18
X	WO 02/058981 A (VON WERNE DIRK ; BOMBARDIER TRANSP GMBH (DE); FORSBERG PER (SE); KARLS) 1. August 2002 (2002-08-01) das ganze Dokument	1-18
X	EP 1 199 238 A (DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS) 24. April 2002 (2002-04-24) das ganze Dokument	1-18
X	EP 1 138 567 A (SIEMENS DUEWAG GMBH ; INVENT GMBH (DE)) 4. Oktober 2001 (2001-10-04) das ganze Dokument	1-18
		-/-

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- \* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- "A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- "E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem Internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- "L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchebericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- "O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- "P" Veröffentlichung, die vor dem Internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

- "T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- "X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- "Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- "&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche

Absendedatum des Internationalen Rechercheberichts

3. Mai 2004

10/05/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl.  
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Fuchs, A

## INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

ST/DE 03/04120

## C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH GESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 4 209 892 A (HOFSTAEDTER GERARD F ET AL) 1. Juli 1980 (1980-07-01) das ganze Dokument	1-18
X	FR 2 706 406 A (GEC ALSTHOM TRANSPORT SA) 23. Dezember 1994 (1994-12-23) das ganze Dokument	1-18

**INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT**

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/04120

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19538793	A 24-04-1997	DE AT BR CA CN WO DE DE EP JP JP	19538793 A1 179659 T 9611106 A 2235163 A1 1200089 A 9714596 A1 29521230 U1 59601839 D1 0855978 A1 11510768 T 3219278 B2	24-04-1997 15-05-1999 13-07-1999 24-04-1997 25-11-1998 24-04-1997 13-02-1997 10-06-1999 05-08-1998 21-09-1999 15-10-2001
WO 02058981	A 01-08-2002	SE EP SE WO	521440 C2 1353832 A1 0100230 A 02058981 A1	04-11-2003 22-10-2003 27-07-2002 01-08-2002
EP 1199238	A 24-04-2002	DE EP	10053125 A1 1199238 A2	08-05-2002 24-04-2002
EP 1138567	A 04-10-2001	DE EP	10015663 A1 1138567 A2	18-10-2001 04-10-2001
US 4209892	A 01-07-1980	AR AU AU BE BR CA DE ES FR IT JP JP JP MX NZ PT ZA	227138 A1 529694 B2 4995779 A 878286 A1 7905327 A 1169388 A1 2933427 A1 483474 A1 2433448 A1 1120519 B 1150620 C 55029698 A 57039986 B 152366 A 191340 A 70072 A 7904214 A	30-09-1982 16-06-1983 21-02-1980 18-02-1980 22-04-1980 19-06-1984 28-02-1980 01-03-1980 14-03-1980 26-03-1986 14-06-1983 03-03-1980 24-08-1982 08-07-1985 07-09-1982 01-09-1979 27-08-1980
FR 2706406	A 23-12-1994	FR	2706406 A1	23-12-1994

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 03/04120

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
 IPC 7 B61D17/04 B62D31/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
 IPC 7 B61D B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 195 38 793 A (WAGGONFABRIK TALBOT GMBH & CO) 24 April 1997 (1997-04-24) the whole document	1-18
X	WO 02/058981 A (VON WERNE DIRK ; BOMBARDIER TRANSP GMBH (DE); FORSBERG PER (SE); KARLS) 1 August 2002 (2002-08-01) the whole document	1-18
X	EP 1 199 238 A (DAIMLERCHRYSLER RAIL SYSTEMS) 24 April 2002 (2002-04-24) the whole document	1-18
X	EP 1 138 567 A (SIEMENS DUEWAG GMBH ; INVENT GMBH (DE)) 4 October 2001 (2001-10-04) the whole document	1-18
		-/-

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

3 May 2004

Date of mailing of the international search report

10/05/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
 NL - 2280 HV Rijswijk  
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
 Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Fuchs, A

## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/03/04120

## C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	US 4 209 892 A (HOFSTAEDTER GERARD F ET AL) 1 July 1980 (1980-07-01) the whole document -----	1-18
X	FR 2 706 406 A (GEC ALSTHOM TRANSPORT SA) 23 December 1994 (1994-12-23) the whole document -----	1-18

**INTERNATIONAL SEARCH REPORT**

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 03/04120

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)		Publication date
DE 19538793	A	24-04-1997	DE	19538793 A1		24-04-1997
			AT	179659 T		15-05-1999
			BR	9611106 A		13-07-1999
			CA	2235163 A1		24-04-1997
			CN	1200089 A		25-11-1998
			WO	9714596 A1		24-04-1997
			DE	29521230 U1		13-02-1997
			DE	59601839 D1		10-06-1999
			EP	0855978 A1		05-08-1998
			JP	11510768 T		21-09-1999
			JP	3219278 B2		15-10-2001
WO 02058981	A	01-08-2002	SE	521440 C2		04-11-2003
			EP	1353832 A1		22-10-2003
			SE	0100230 A		27-07-2002
			WO	02058981 A1		01-08-2002
EP 1199238	A	24-04-2002	DE	10053125 A1		08-05-2002
			EP	1199238 A2		24-04-2002
EP 1138567	A	04-10-2001	DE	10015663 A1		18-10-2001
			EP	1138567 A2		04-10-2001
US 4209892	A	01-07-1980	AR	227138 A1		30-09-1982
			AU	529694 B2		16-06-1983
			AU	4995779 A		21-02-1980
			BE	878286 A1		18-02-1980
			BR	7905327 A		22-04-1980
			CA	1169388 A1		19-06-1984
			DE	2933427 A1		28-02-1980
			ES	483474 A1		01-03-1980
			FR	2433448 A1		14-03-1980
			IT	1120519 B		26-03-1986
			JP	1150620 C		14-06-1983
			JP	55029698 A		03-03-1980
			JP	57039986 B		24-08-1982
			MX	152366 A		08-07-1985
			NZ	191340 A		07-09-1982
			PT	70072 A		01-09-1979
			ZA	7904214 A		27-08-1980
FR 2706406	A	23-12-1994	FR	2706406 A1		23-12-1994